

# Detaljregulering

## Storslett sentrum - vest

# Planbeskrivelse

Plan ID: 54282016\_002

## Forslag 2. høring

**Dato:** 21. februar 2022

**Sist revidert:**

Saksnummer: 2016/1372



**Nordreisa  
kommune**

# Innholdsfortegnelse

1.	Bakgrunn.....	6
1.1.	Hensikten med planen.....	6
1.2.	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold.....	6
1.3.	Eierforhold .....	6
1.4.	Tidligere vedtak i saken .....	6
1.5.	Krav om konsekvensutredning?.....	7
2.	Planprosessen.....	8
2.1.	Medvirkningsprosess.....	8
2.1.1.	Medvirkning.....	8
2.1.2.	Varsel om oppstart .....	8
2.1.3.	Varsel om utvidet planområde.....	9
2.1.4.	Varsel om utvidet planområde – 2. gang.....	9
2.1.5.	Planområdet i gjeldende form.....	10
2.1.6.	Planprogram .....	10
3.	Planstatus og rammebetingelser (Med vekt på avvik fra overordnet plan).....	10
3.1.	Overordnede planer .....	10
3.1.1.	Fylkesplan for Troms 2014 - 2025.....	10
3.1.2.	Regional transportplan for Troms 2018 - 2029 .....	11
3.1.3.	Regionalplan for handel og service i Troms 2015-2024.....	12
3.1.4.	Kommuneplanens arealdel .....	12
3.2.	Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner.....	13
3.3.	Temaplaner .....	13
3.4.	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer .....	13
4.	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold.....	14
4.1.	Beliggenhet .....	14
4.2.	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk .....	14
4.3.	Stedets karakter .....	15
4.3.1.	Struktur og estetikk/ byform .....	15
4.4.	Landskap .....	15
4.4.1.	Topografi og landskap.....	15
4.4.2.	Lokalklima og solforhold .....	15
4.5.	Kulturminner og kulturmiljø.....	15
4.6.	Naturverdier.....	15



4.7.	Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder .....	15
4.8.	Landbruk .....	16
4.9.	Trafikkforhold.....	16
4.9.1.	Vegsystem og kjøreatkomst .....	16
4.9.2.	Trafikkmengde.....	16
4.9.3.	Ulykkessituasjon .....	16
4.9.4.	Trafikksikkerhet for myke trafikanter .....	17
4.9.5.	Kollektivtilbud.....	17
4.10.	Barns interesser.....	17
4.11.	Sosial infrastruktur .....	17
4.11.1.	Skolekapasitet.....	17
4.11.2.	Barnehagedekning .....	18
4.12.	Universell tilgjengelighet .....	18
4.13.	Teknisk infrastruktur.....	18
4.13.1.	Vann og avløp .....	18
4.13.2.	Energiforsyning.....	18
4.14.	Grunnforhold.....	18
4.14.1.	Berggrunn og løsmasser.....	18
4.14.2.	Stabilitetsforhold .....	19
4.14.3.	Rasfare .....	19
4.15.	Støyforhold.....	19
4.16.	Luftforurensing.....	19
4.17.	Klimaendringer .....	20
4.18.	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) .....	22
4.18.1.	Rasfare .....	23
4.18.2.	Flomfare .....	24
4.18.3.	Ekstremvær: Vind, nedbør, kulde.....	25
4.18.4.	Støy .....	26
4.18.5.	Luftforurensing og forurensing i grunnen.....	27
4.18.6.	Beredskap og ulykkesrisiko .....	28
4.18.7.	Andre relevante ROS tema.....	28
4.19.	Næring .....	28
4.20.	Analysar/ utredningar.....	28
5.	Beskrivelse av planforslaget .....	29



5.1.	Planlagt arealbruk.....	29
5.1.1.	Reguleringsformål.....	29
5.2.	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål.....	29
5.2.1.	Forretninger (1150).....	29
5.2.2.	Idrettsanlegg (1400).....	29
5.2.3.	Kjøreveg (2011).....	29
5.2.4.	Gang-/sykkelveg (2015).....	30
5.2.5.	Kollektivholdeplass (2073) .....	30
5.3.	Gjennomgang av aktuelle hensynssoner .....	30
5.3.1.	H 190 F – Sikringssone – Sørkjosen Lufthavn .....	30
5.3.2.	H140 – Sikringssone - Friskt.....	30
5.4.	Parkering .....	30
5.5.	Tilknytning til infrastruktur .....	30
5.6.	Trafikkløsning .....	31
5.6.1.	Kjøreatkomst .....	31
5.6.2.	Utforming av veger .....	31
5.6.3.	Krav til samtidig opparbeidelse .....	31
5.6.4.	Varelevering .....	31
5.6.5.	Tilgjengelighet for gående og syklende.....	31
5.7.	Miljøoppfølging .....	31
5.8.	Universell utforming.....	31
5.9.	Kollektivtilbud .....	31
5.10.	Kulturminner .....	32
5.11.	Sosial infrastruktur .....	32
5.12.	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett .....	32
5.13.	Plan for avfallshenting .....	32
5.14.	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS .....	32
6.	Konsekvensutredning.....	32
7.	Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	32
7.1.	Overordnede planer .....	33
7.2.	Landskap .....	33
7.3.	Stedets karakter .....	33
7.4.	Kulturminner og kulturmiljø.....	33
7.5.	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven.....	33



7.6.	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk .....	33
7.7.	Trafikkforhold.....	33
7.7.1.	Vegforhold.....	33
7.7.2.	Trafikkøkning/reduksjon .....	34
7.7.3.	Kollektivtilbud.....	34
7.8.	Barns interesser.....	34
7.9.	Sosial infrastruktur .....	34
7.9.1.	Skolekapasitet.....	34
7.9.2.	Barnehagekapasitet .....	34
7.9.3.	Annet.....	34
7.10.	Universell tilgjengelighet .....	34
7.11.	ROS.....	35
7.11.1.	Flomfare .....	35
7.12.	Jordressurser/landbruk.....	35
7.13.	Teknisk infrastruktur .....	35
7.14.	Økonomiske konsekvenser for kommunen .....	35
7.15.	Konsekvenser for næringsinteresser .....	35
7.16.	Interessemotsetninger.....	35
8.	Innkome innspill.....	36
8.1.	Merknader/innspill til varsel om oppstart/utvidelse av planområde .....	36
8.2.	Møte med Statens vegvesen 06.01.2022 .....	38



# 1. Bakgrunn

## 1.1. Hensikten med planen

Formålet med detaljreguleringen er å bedre trafikksikkerheten, trafikkflyten og tilrettelegge for utvidelse av forretningsarealer.

### Historikk

Planområdet er i stor grad endret siden oppstartsvarselet i desember 2016. Det ble varslet en liten utvidelse av planområdet i januar 2017. Planforslag var ute på 1. gangs høring

Etter 1. gangs oppstartsvarsel ble det avtalt med Statens vegvesen at de selv skulle forestå utarbeidelsen av reguleringsplan som omfattet Storslett bru og tilstøtende områder for adkomster til midlertidig bru og riggområde. Denne planen reduserte planområdet for Storslett sentrum som hadde vært ute på 1. gangs høring. Detaljreguleringsplanen E6 Storslett bru planid. 54282017\_005 var vedtatt 16.09.2019.

Mai 2021 ble det varslet utvidelse av planområdet som blant annet også dekket det aller meste av det gjeldende planområdet i planforslaget.

20. januar 2022 vedtok Driftsutvalget i sak 9/22 at bare delen av planforslaget fra Båtneskrysset til Flomstad skulle sendes ut på høring. Resten av planområdet anså de ikke klar for utsending til høring.

## 1.2. Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller og plankonsulent er Nordreisa kommune.

## 1.3. Eierforhold

Berørte eiendommer har følgende gårds- og bruksnummer:

Gårdsnummer: 43

Bruksnumrene: 4, 5, 7, 8, 14, 16, 17, 18, 20, 24, 25, 31, 33, 36, 37, 41, 42, 47, 49, 50, 51, 52, 57, 60, 61, 65, 66, 67, 72, 75, 77, 78, 79, 80, 102, 105, 111, 112, 115, 117,131.

## 1.4. Tidligere vedtak i saken

Arealene i planen ble satt av i kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune 2014-2026 (plan ID: 19422007\_KPA) som ble vedtatt 20. mars 2014.

Nordreisa kommune meldte oppstart av detaljregulering for Storslett sentrum den 06.12.2016.

Miljø-, plan- og driftsutvalget vedtok 30.11.2017 å sende planforslag til 1. gangs høring.

Kommunestyret hadde en prinsippdiskusjon om planen i møtet 04.02.2021 og fattet vedtak som omfattet blant annet utvidelse av planområdet slik at den omfattet fra Circle K til Flomstad.



## 1.5. Krav om konsekvensutredning?

Planen er vurdert i forhold til forskrift om konsekvensutredning. Nordreisa kommune har konkludert med at planen ikke faller inn under vilkårene for en slik utredning, jf. KU forskriftens §§ 2 og 3 og vedlegg I og II. Dette begrunnes i at området i det vesentlige vil være i samsvar med kommuneplanens arealdel, og er for det meste utbygd og ikke vil ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn.



## 2. Planprosessen

### 2.1. Medvirkningsprosess

#### 2.1.1. Medvirkning

I planprosessen er det intensjonen at lokale fagmyndigheter skal ha en aktiv rolle, og den aktuelle fagmyndighet skal konsulteres i alle faser av planprosessen. I den grad det er ønskelig og mulig skal aktuelle fagmyndigheter kontaktes for gjennomgang av del utredninger innen sitt fagfelt.

#### 2.1.2. Varsel om oppstart

Varsel om planstart ble sendt ut i brev datert 06.12.2016 til alle berørte grunneiere og naboer, samt til berørte offentlige instanser. I tillegg ble varsel om oppstart kunngjort på kommunens hjemmeside og annonsert i lokalavisen Framtid i Nord den 08.12.2016. Varselet var også tilgjengelig på servicetorget på rådhuset. Innspillsfrist var satt til 13.01.2017.



**Varsel om oppstart:  
Detaljregulering Storslett sentrum**

I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-1, 12-3, 12-8 og 12-14 varsles oppstart av detaljregulering i Storslett sentrum.

Planområdet er avgrenset fra Reisaelvas østlige bredd, Strandvegen, Kirkevegen, Muoniovegen, Tømmernesvegen og Gammelbruvegen samt Storslett bru og et areal ved vestsiden av Storslett bru.

Formålet med detaljreguleringen er å følge opp endringer av arealformål vedtatt i kommuneplanens arealdel, forbedre trafikksikkerheten i området, omlegging av veikryss E6 og fylkesvei 865 i Trekanten, tilrettelegge for torgområde og parkering samt tilrettelegging for midlertidig bruløsning med atkomst i forbindelse med ny Storslett bru.

Planen vil i stor grad bli i tråd med kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune 2014-2026. Grunneiere og naboer varsles direkte med brev.



Fullstendig varsel om oppstart kan leses på [www.nordreisa.kommune.no/planlegging/](http://www.nordreisa.kommune.no/planlegging/)  
**Merknadsfrist 13.01.2017**

Figur 1: Annonse i FiN om varsel oppstart



### 2.1.3. Varsel om utvidet planområde

Varsel om utvidet planområde ble sendt ut den 23.01.2017 til direkte berørte grunneiere, naboer og berørte offentlige instanser. I tillegg ble dette annonsert på kommunens hjemmeside. Frist for innspill var satt til 17.02.2017.

Bakgrunnen for utvidelsen var å kunne få mulighet for å innta i planen busslommer langs E6 i området Båtneskrysset og vest for Kildalskrysset samt at det gir mulighet for å se om det kunne være ønskelig med noen endringer i forbindelse med Båtneskrysset. Dette ble fremmet av Statens vegvesen, Troms fylkeskommune og av Bjarne Josefsen som er forretningseier i området. Utvidelsen var 5,5 dekar. Utvidelsen er merket med rødstiplet linje i figur 2.

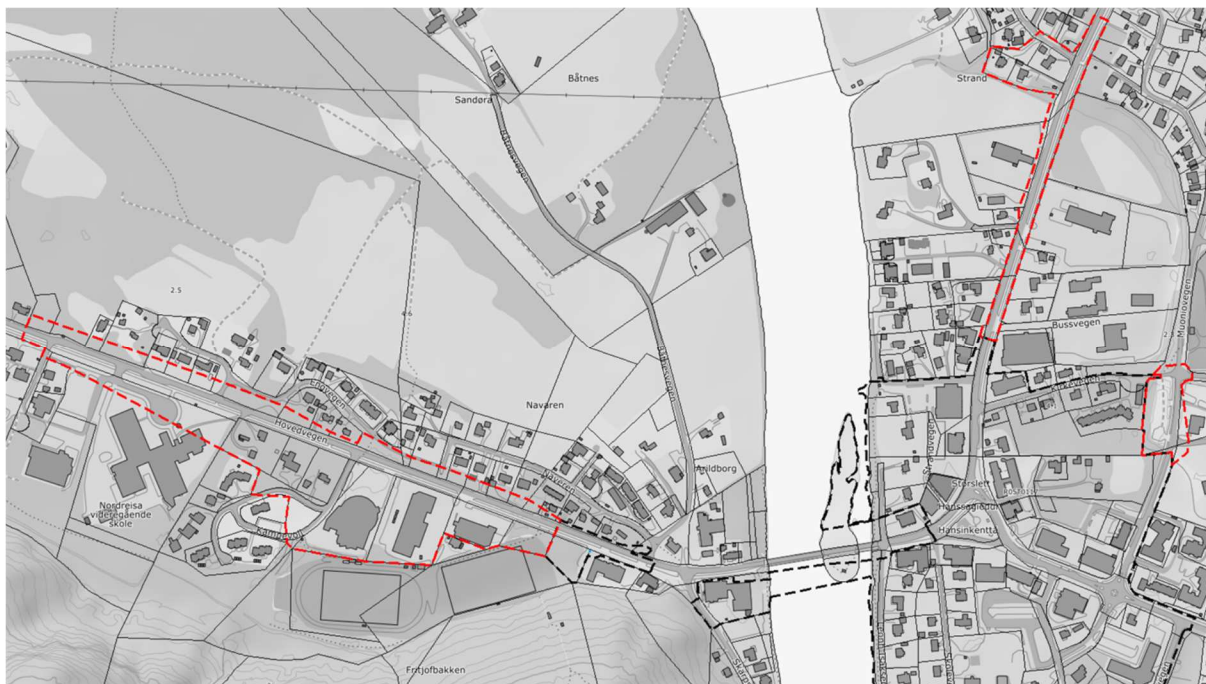


Figur 2

### 2.1.4. Varsel om utvidet planområde – 2. gang

Varsel om ytterligere utvidelse av planområde ble sendt ut den 18.05.2021 til direkte berørte grunneiere, naboer og berørte offentlige instanser.

Bakgrunnen for utvidelsen var blant annet å kunne for å kunne få en bedre trafikkflyt på E6 i forbindelse med avkjørslene til forretninger, Nord-Troms VGS, idrettshallen m.m.



Figur 3 Utvidelse av planområde merket med rød, stiplet linje

### 2.1.5. Planområdet i gjeldende form

Etter vedtaket i sak 9/22 den 20.01.22 i Driftsutvalget er planområdet innskrenket til bare å gjelde den vestlige delen av den varslede planutvidelsen i mai 2021 samt litt av den tilstøtende delen av tidligere planforslag som var på høring i 2018.

### 2.1.6. Planprogram

Kommunen har vurdert det slik at detaljreguleringen ikke omfattes av krav om planprogram, jf. plan- og bygningslovens § 4-1.

## 3. Planstatus og rammebetingelser (Med vekt på avvik fra overordnet plan)

### 3.1. Overordnede planer

#### 3.1.1. Fylkesplan for Troms 2014 - 2025

Fylkesplan for Troms (2014-2025) sier bl.a. at senterstrategien innebærer at en gjennom utvikling av livskraftige regionsentra skal arbeide for at arbeidsmarkedet og tilbudet av spesialiserte tjenester gir bedre valgmuligheter og bredere fagmiljøer regionalt, enn det som ellers er mulig å få til i hver enkelt kommune. Dette skal gjøre fylket mer attraktivt for tilflyttere, samtidig som sentrene skal fungere som buffere mot flytting ut av distriktene/regionene og fylket. I sentrene utføres tjenester også overfor omlandsbefolkningen og næringslivet, og sentrene er samtidig avhengige av levedyktige samfunn i omlandet.

I de arealpolitiske retningslinjene sier fylkeskommunen at lokalisering av boligområder, arbeidsplasser og handels-/servicetilbud (næringsvirksomhet og tjenesteyting), samt offentlige tjenester (skole, barnehage mm) skal skje med hensyn til effektiv utnyttelse av arealer og infrastruktur, lavest mulig energi- og transportbehov og redusert bilavhengighet. I byer og tettsteder skal gangavstand til kollektivakse vektlegges.

Vi mener at vår detaljregulering av Storslett sentrum vest er i tråd med Fylkesplanen for Troms.

### 3.1.2. Regional transportplan for Troms 2018 - 2029

Samferdsel er en hjørnestein i arbeidet med regional utvikling. Regional transportplan må formes og bidra til den ønskede regionale utviklingen. Transportnett og kommunikasjoner skal utformes og driftes for å underbygge mål om regional utvikling. Det er derfor viktig at det utvikles en langsiktig og strategisk transportpolitikk for Troms. Tilrettelegging for effektiv og trygg transportinfrastruktur er viktig for næringsutvikling. Sammen med et godt utviklet kollektivtransporttilbud gir det grunnlag for velfungerende bo- og arbeidsmarked og økt bolyst i alle deler av fylket.

Utdrag av mål og strategier i planen:

- Øke kollektivtransportens andel av den samlede persontransportens i fylket.
- Videreføre hovedtrekk i dagens rutetilbud som en minimumsløsning innenfor stadig strammere økonomiske rammer.
- Fylkesvegnettet skal være trafiksikkert og ha god fremkommelighet for alle trafikanter. Rammen til drift- og vedlikehold på fylkesvegene må ha et nivå som gjør det mulig å stanse veksten i forfallet.
- Høytrafikkerte fylkesveger og viktige strekninger for næringstransport skal ha god framkommelighet og tilstrekkelig helårsdrift. Skredsikring og fjerning av flaskehals er prioritert for å bedre framkommelighet og næringslivets konkurransekraft.
- Sikre et tilgjengelig fylkesvegnett og unngå vegbrudd og stenging, gjennom å prioritere opprusting av bruer og tunneler, samt sikring av utsatte punkt og redusere flaskehals.
- På fylkesvegnettet i Troms skal det ikke forekomme trafikkulykker med drepte og hardt skadde.
- Hovedmål i nasjonal gåstrategi: Det skal være attraktivt å gå for alle. Målet innebærer at alle grupper i befolkningen skal oppleve at det er attraktivt å gå, og at det er lagt til rette for at de kan gå mer i hverdagen. Flere skal gå mer.
- Sykkelstrategiens hovedmål: Flere skal sykle oftere. Sykling skal bli en mer trafiksikker transportform gjennom infrastrukturtiltak. Mål for sykkelandel i byene: Mellom 10-20 % innen 2030 fra dagens 4-5%. Mål for sykkelandel i distriktene: Gjennomsnittlig sykkelandel på 6 % innen 2030.
- Bedre trafiksikkerhet og trygghet for gående og syklende langs skoleveg på fylkesvegnettet.

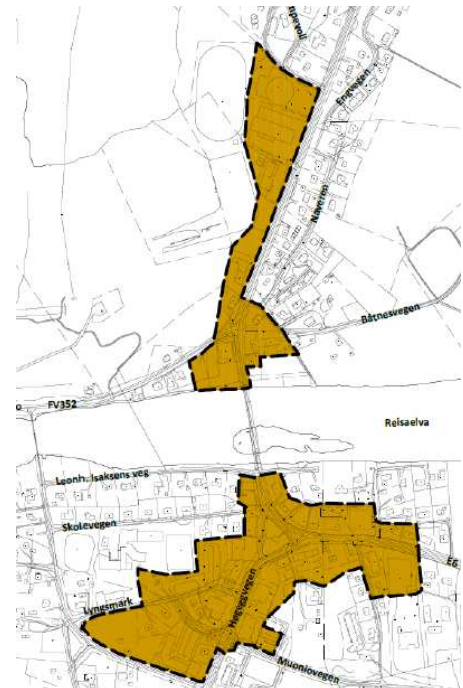


### 3.1.3. Regionalplan for handel og service i Troms 2015-2024

I perioden 2004-2012 har det vært en samlet økning av detaljvarer på 28 % i Nord-Troms regionen, samtidig som befolkningen har hatt en nedgang på 2,2 %. Frem mot 2030 forventes det en befolkningsøkning i regionen på 13 %. Det er beregnet et potensiale for en utvidelse av dagens handelsareal i Nordreisa med drøyt 35 % frem mot 2030.

I planens bestemmelser, som legges til grunn for nye kommune- og reguleringsplaner, fremkommer det at etablering av ny handelsvirksomhet som enkeltvis eller samlet utgjør et bruksareal (BRA) større enn 3000 m<sup>2</sup> eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet som medfører en samlet BRA over 3000 m<sup>2</sup> er bare tillatt i definerte sentrumssoner. Dette gjelder ikke for handelsvirksomhet der den dominerende delen av vareutvalget består av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, samt planteskoler og hagesenter.

En stor del av området innenfor planområdet er definert som sentrumssone, jf. kap. 8.10 i regionalplanen, jf. figur 3.

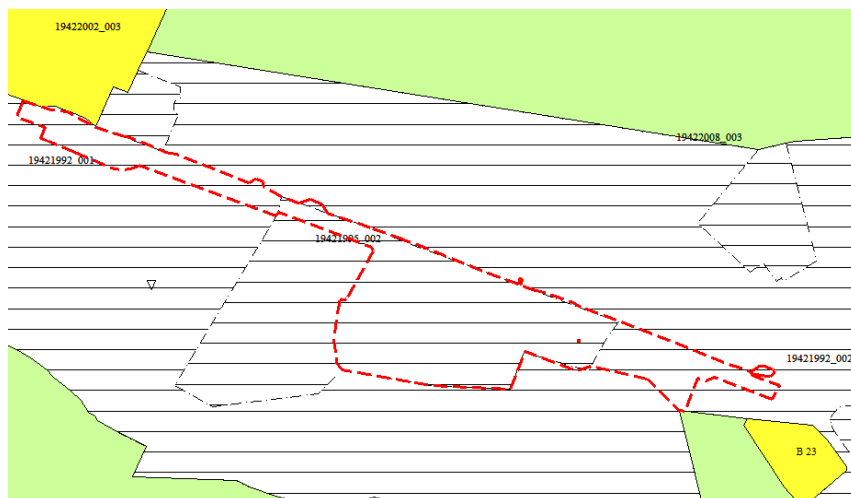


Figur 4 Sentrumssone

### 3.1.4. Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune ble vedtatt den 20. mars 2014. Det aller meste av planområdet i foreslått reguleringsplan er belagt med hensynssone hvor gjeldende regulering skal fortsatt bestå uendret.

Et mål for arealplanen er at Nordreisa kommune skal legge til rette for styrking av sentrumsområdene Storslett – Sørkjosen som servicesenter i Nord-Troms. Forslaget til reguleringsplan vil styrke handelsområdet.

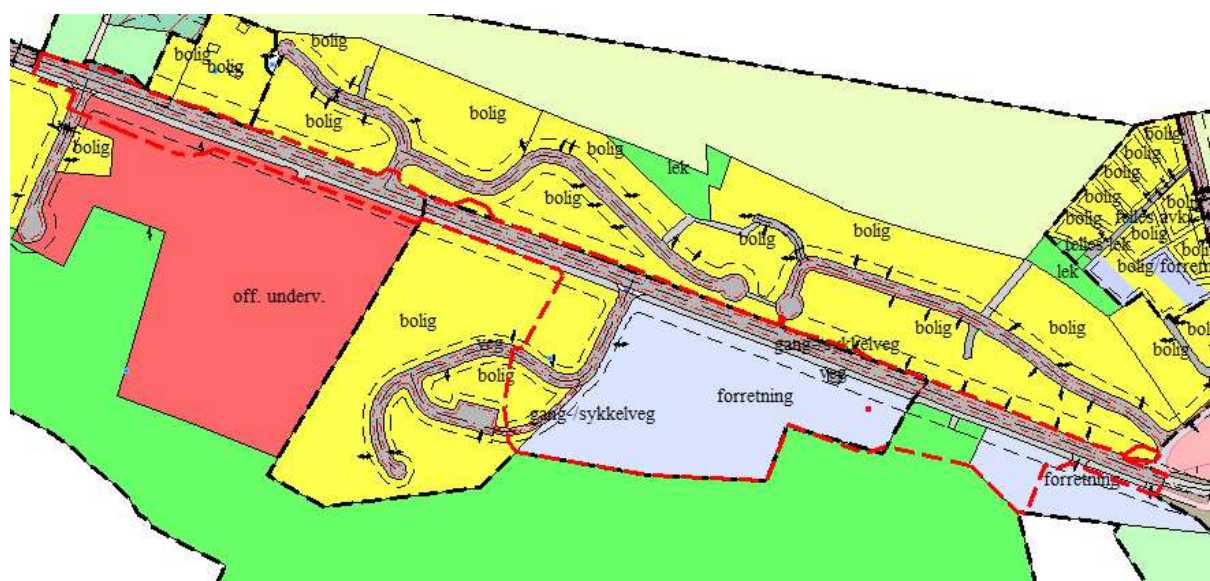


Figur 5: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune 2014-2026 som viser planområdet. Planavgrensningen vises som en rødstiplet linje på kartutsnittet.

## 3.2. Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner

Planforslaget erstatter delvis eller grenser til følgende reguleringsplaner:

- 1992\_001 Storslett vest
- 1995\_002 Storslett vest – endring Fosseng/Gammen
- 2002\_003 Storslett Vest - Endring/ utvidelse spesialområde GNR43/BNR4
- 2014\_002 Detaljregulering Betesda boligområde
- 2017\_005 E6 Storslett bru



Figur 6 Gjeldende reguleringsplaner. Planavgrensning – ny plan avmerket rødstiplet.

## 3.3. Temaplaner

Planområdet berøres av følgende temaplaner:

- Stedsutviklingsplan for Storslett og Sørkjosen.
- Trafikksikkerhetsplanen 2021-2024 for Nordreisa kommune.

## 3.4. Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Vi har i dag følgende statlige planretningslinjer som er førende for reguleringsplanarbeidet:

- For samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- For differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011)
- For klima- og energiplanlegging i kommunene (2009)
- For å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

- For samordnet areal- og transportplanlegging (1993)

## 4. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

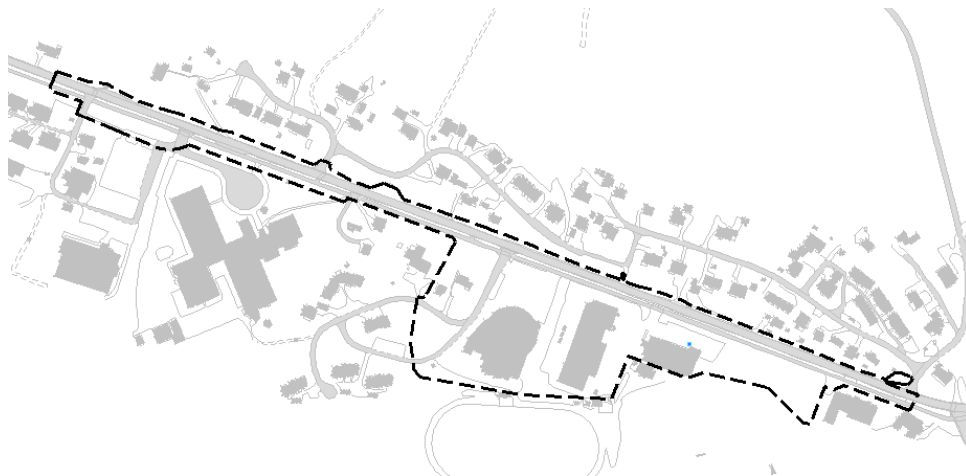
### 4.1. Beliggenhet

Planområdet berører følgende gårds- og bruksnummer i Nordreisa kommune:

Gårdsnummer: 43

Bruksnumrene: 5, 6, 7, 14, 15, 16, 20, 24, 32, 33, 35, 37, 58, 60, 72, 75, 102, 111, 117,131.

Planområdet er 49,5 dekar. Alt er tidligere regulert.



Figur 7: Avgrensning av planområdet.

### 4.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Storslett er, sammen med Sørkjosen, Nordreisas handels- og tjenestesentrum. Her fins det mange regionale tjenester og handelsstanden har regionalt marked. Storslett sammen med Sørkjosen utgjør Storslett nasjonalparklandsby. Nasjonalparklandsbyene baserer sin kommunikasjon på verdiene bærekraft, natur- og kulturarv. Fokuset på naturarven har resultert i flere gode stedsutviklingstiltak som kommunen ønsker å videreføre.

Storslett sammen med Sørkjosen har i de siste årene hatt befolkningsvekst, og man kan se en revitalisering av lokalsamfunnet. Økt boligutvikling, næringsutvikling og tjenestenivå har ført til økt trafikk mellom Storslett og Sørkjosen, i tillegg til generell trafikk langs E6, gjør at tiltak for økt trafiksikkerhet er hovedtema for denne planen. Dette er også viktig for å fremme bolyst og folkehelse.

## 4.3. Stedets karakter

### 4.3.1. Struktur og estetikk/ byform

E6 strekker seg fra nordvest til sørøst gjennom planområdet. Det er 50-sone på hele denne strekningen.

Innenfor planområdet er det flere større forretninger på sørsiden av E6, mens tilstøtende områder på nordsiden av E6 er utbygde boligarealer.

I vest er Nord-Troms videregående skole, idrettshallen samt kommunal barnehage som ligger utenfor planområdet, men har adkomst fra E6 innenfor planområdet.

## 4.4. Landskap

### 4.4.1. Topografi og landskap

Det er stort sett svært flatt innenfor planområdet. Høyde over havet ligger for det meste 5 meter. Hele området består av elveavsetning.

### 4.4.2. Lokalklima og solforhold

Området er vindeksponert, og spesielt om vinteren kan kald landvind være utfordrende. Årlig nedbørsmengde ligger på ca. 600 mm.

Det er stort sett gode solforhold, men noe dårligere med ettermiddagssol på grunn av fjellmassivet i vest.

## 4.5. Kulturminner og kulturmiljø

Av bygninger er alt fra etterkrigstiden innenfor planområdet. Det er ikke registrerte kulturminner, jf. askeladden.no pr. 6.1.2022.

## 4.6. Naturverdier

Planområdet er i stor grad utbygd.

Planområdet er i sin helhet innenfor verneplanområdet for Reisavassdraget.

Det er ikke registrert viktige naturtyper innenfor planområdet i naturbase.

En utbygging av området vil ikke påvirke INON (Inngrepsfrie naturområder i Norge), jf. Naturbase 6.1.2022.

## 4.7. Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Ingen spesielle verdier i denne sammenheng.



## 4.8. Landbruk

Innenfor planområdet er det ingen landbruksdrift eller landbruksarealer.

## 4.9. Trafikkforhold

### 4.9.1. Vegsystem og kjøreatkomst

E6 er hovedveien gjennom planområdet. Kjørebanebredden er 7,5 meter i planen.

Øvrige veier er kommunal tilkomstvei for bolig, forretningsbygg, Nord-Troms VGS, idrettshall og barnehage.

2 boligeiendommer har adkomst direkte til E6 i planområdet.

### 4.9.2. Trafikkmengde

Årsdøgntrafikk (ÅDT) i 2021 på E6 ved Nord-Troms VGS var 4.700 kjøretøy.

### 4.9.3. Ulykkesituasjon

E6 innenfor planområdet er ikke definert som ulykkesstrekning.

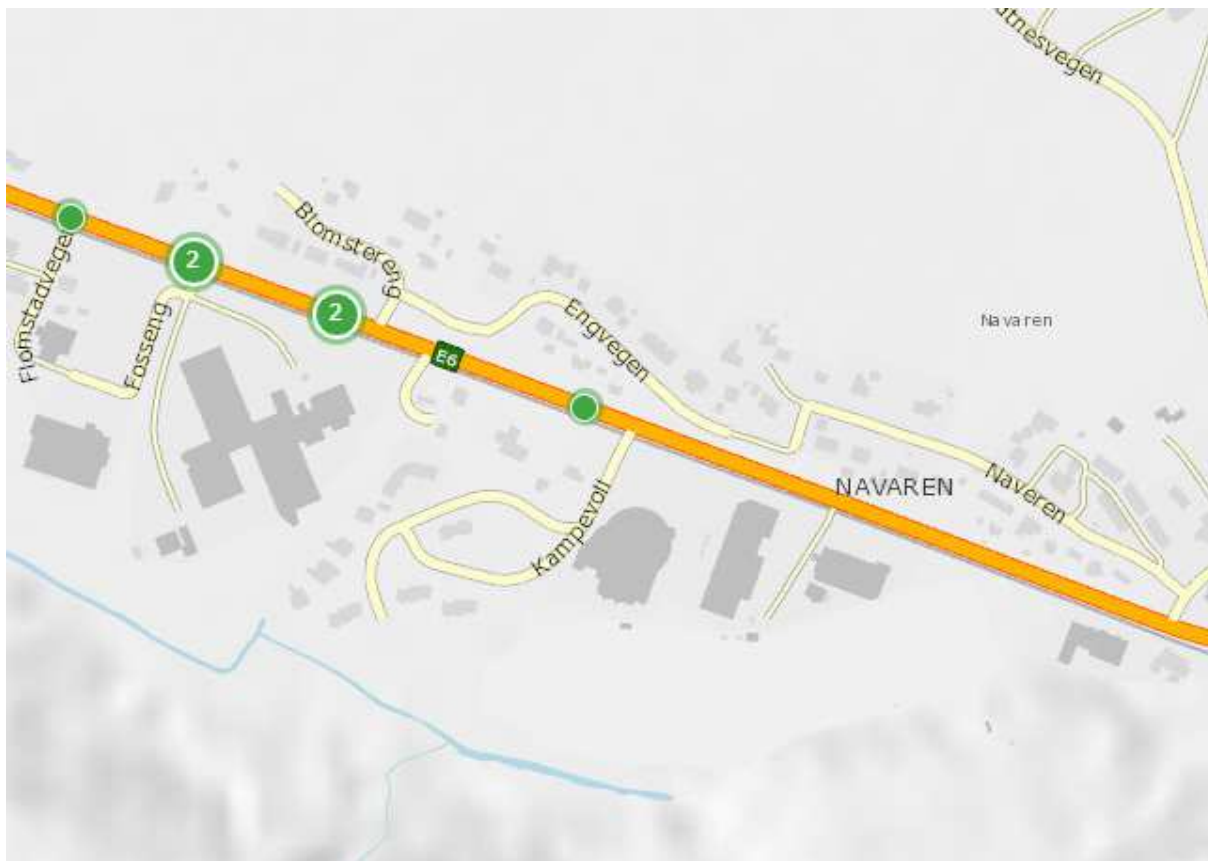
Ulykkesstrekning defineres som en strekning på 1000 m som har minst 10 ulykker med personskaide innenfor et tidsrom på 5 år.

Det er ikke registrert noen ulykkespunkter innenfor planområdet.

Ulykkespunkt defineres som en strekning på 100 m som har hatt minst 4 ulykker med personskaide innenfor et tidsrom på 5 år.

Det er 6 registrerte ulykker innenfor planområdet. Den eldste er fra 1979.





Grønne punkter angir ulykkessted og antall.

#### 4.9.4. Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Det er gang- og sykkelveg langs sørsiden av E6 gjennom hele planområdet. Det blir et nytt gangfelt som tilknyttes g/s-veg til boligområdet nord for E6.

#### 4.9.5. Kollektivtilbud

Det går skolebuss fra hele kommunen til Storslett daglig i tillegg til at det går buss mellom Tromsø-Alta langs E6. Det er bussterminal bak Sentrum 9.

### 4.10. Barns interesser

Innenfor planområdet er det ingenting som berører spesielt barns interesser. Men i tilstøtende områder finnes fotballanlegg og idrettshall.

### 4.11. Sosial infrastruktur

#### 4.11.1. Skolekapasitet

Per i dag er det ca. 600 elever i grunnskolene i Nordreisa, fordelt på seks skoler (fire kommunale og to private). Ingen av skolene ligger i eller nærliggende område til planområdet.

Nord-Troms videregående skole har avkjørsel til E6 i vestlige del av planområdet.

#### **4.11.2. Barnehagedekning**

Nordreisa kommune har full barnehagedekning. Det er fem kommunale og tre private barnehager i kommunen. Det er i kommuneplanens arealdel avsatt noen flere arealer som er tiltenkt nybygg og/eller utbygging av barnehager. Dette fremkommer også av kommuneplanens handlingsdel.

Det er ingen barnehager innenfor planområdet, men Leirbukt barnehage ligger like utenfor planområdet i vest og bruker Flomstadvegen som tilkomstvei fra E6.

### **4.12. Universell tilgjengelighet**

Planområdet er flatt og har ingen spesielle utfordringer for den universelle tilgjengeligheten.

### **4.13. Teknisk infrastruktur**

#### **4.13.1. Vann og avløp**

Området er lett tilgjengelig for tilknytning til eksisterende VA anlegg. Både hovedvannledningen og avløpsnettet går igjennom eller i nær tilknytning til området. Hovedvannledning og pumpehus må hensyntas ved utbygging. Øvrig eksisterende VA-anlegg kan justeres ved behov.

Det er flere brannkummer og brannhydranter innenfor og nært planområdet.

#### **4.13.2. Energiforsyning**

Det går høyspent som jordkabel flere steder i planområdet. Tilknytning til energiforsyning for nye enheter vil være enkelt.

### **4.14. Grunnforhold**

#### **4.14.1. Berggrunn og løsmasser**

Hele planområdet består av løsmasser – elveavsetning hvor sand dominerer. Det kan antas at sandavsetningene er av ganske stor mektighet. Det framkommer ingen marine avsetninger på NGU løsmassekart innenfor planområdet.





Figur 8: Løsmassekart - NVE Atlas

#### 4.14.2. Stabilitetsforhold

Planområdet er svært flatt slik at risikoen for at det skal utløses uforutsette skred er lavt. Hele planområdet ligger under marin grense.

#### 4.14.3. Rasfare

I henhold til NVE sine skredkart er det ingen skredfare innenfor planområdet.

#### 4.15. Støyforhold

Eventuelle støyplager vil være knyttet mot vegtrafikk langs E6. Innenfor planområdet er det god del boliger langs E6 – spesielt på nordsiden. Boligområder som tilstøter mot E6 er utbygd.

#### 4.16. Luftforurensing

Planområdet påvirkes ikke negativt av luftforurensing som vi kjenner til med unntak av forurensing fra trafikken på E6.

## 4.17. Klimaendringer

Klimaet vårt er i endring. Ved å ta hensyn til de forventede endringene i vår planlegging vil man kunne redusere risikoen for skade på folk og eiendom.

Klimaet i Troms kjennetegnes av en relativt mild og nedbørrik kyst, mens det i indre dalstrøk er lav årsnedbør og lave temperaturer vinterstid. Det forventes ikke at dette mønsteret endres vesentlig. Vinterstid kan polare lavtrykk gi rask vindøkning og kraftig nedbør som snø i ytre strøk.

Endringer fram mot 2100, sammenliknet med normalen for 1971-2000:

- Årstemperaturen er beregnet å øke med ca. 5 grader.
- Årsnedbøren er beregnet å øke med ca. 15 prosent.
- Dager med mye nedbør øker både i intensitet og hyppighet.
- Temperaturen beregnes å øke mest om vinteren og minst om sommeren.
- Ingen store endringer i vindmønster, men usikkerheten er stor.

Dette vil for oss si at klimaendringene særlig vil føre til behov for tilpasning i forhold til ekstremnedbør og økte problemer med overvann; havnivåstigning og stormflo; endringer i flomforhold og flomstørrelser; og skred.



Tabell 1: Sammendrag av forventede endringer i Troms fra 1971–2000 til 2071–2100 i klima, hydrologiske forhold og naturfarer som kan ha betydning for samfunnssikkerheten.

ØKT SANNSYNLIGHET	
 Kraftig nedbør	Det er forventet at episoder med kraftig nedbør øker vesentlig både i intensitet og hyppighet. Dette vil også føre til mer overvann
 Regnflom	Det forventes flere og større regnflommer
 Jord-, flom- og sørpeskred	Økt fare som følge av økte nedbørmengder
 Stormflo	Som følge av havnivåstigning forventes stormflonivået å øke
MULIG ØKT SANNSYNLIGHET	
 Tørke	Til tross for mer nedbør, kan høyere temperaturer og økt fordampning gi noe økt fare for tørke
 Isgang	Kortere isleggings sesong og tidligere isgang. Isganger vil kunne skje i andre vassdrag enn i dag
 Snøskred	Med et varmere og våtere klima vil det oftere falle regn på snødekket underlag. Dette kan på kort sikt gi økt skredfare. På lengre sikt vil snømengdene bli så redusert at faren for snøskred vil avta
UENDRET ELLER MINDRE SANNSYNLIGHET	
 Snøsmelteflom	Snøsmelteflommene vil komme stadig tidligere på året og bli mindre mot slutten av århundret
USIKKERT	
 Sterk vind	Liten endring
 Kvikkleireskred	Økt erosjon som følge av kraftig nedbør og økt flom i elver og bekker kan utløse flere kvikkleireskred
 Steinsprang og steinskred	Hyppigere episoder med kraftig nedbør vil kunne øke hyppigheten av disse skredtypene
 Fjellskred	Det er ikke forventet at klimaendringene vil gi vesentlig økt fare for fjellskred

## 4.18. Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

I tillegg en tekstlig vurdering av risiko og sårbarhet er det gjort en mer visuell og kvantifiserbar fremstilling av ROS-analysen ved hjelp av en risikomatrix til slutt.

Reguleringsplanveilederen til miljøverndepartementet danner grunnlaget for analysen:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/veiledninger/2011/reguleringsplanveileder>.

- Rødt indikerer uakseptabel risiko. Tiltak må iverksettes for å redusere denne til gul eller grønn.
- Gult indikerer risiko som bør vurderes med hensyn til tiltak som reduserer risikoen.
- Grønt indikerer akseptabel risiko

Risikomatriksen ser da slik ut:

Konsekvens Sannsynlighet	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig/en viss fare	3. Betydelig/ Kritisk	4. Alvorlig/ farlig	5. Svært alvorlig/ katastrofalt
5. Svært sannsynlig/ kontinuerlig	5	10	15	20	25
4. Meget sannsynlig/ periodevis, lengre varighet	4	8	12	16	20
3. Sannsynlig/ flere enkeltilfeller	3	6	9	12	15
2. Mindre sannsynlig/ kjente tilfeller	2	4	6	8	10
1. Lite sannsynlig/ ingen tilfeller	1	2	3	4	5

- Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig, i utgangspunktet ikke akseptabelt.
- Hendelser i gule felt: Tiltak må vurderes.
- Hendelser i grønne felt: Ikke signifikant risiko, men risikoreduserende tiltak kan vurderes.
- Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

**Vurdering av sannsynlighet for uønsket hendelse er delt i:**

- Svært sannsynlig/ kontinuerlig (5): Skjer ukentlig/ forhold som er kontinuerlig til stede i området.
- Meget sannsynlig/ periodevis, lengre varighet (4): Skjer månedlig/ forhold som opptrer i lengre perioder, flere måneder.
- Sannsynlig/ flere enkeltilfeller (3): Skjer årlig/ kjenner til tilfeller med kortere varighet.
- Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller (2): Kjenner 1 tilfelle i løpet av en 10-års periode.

- Lite sannsynlig/ ingen tilfeller (1): Kjenner ingen tilfeller, men kan ha hørt om tilsvarende i andre områder.

#### Vurdering av konsekvenser av uønskede hendelser er delt i:

1. Ubetydelig/ ufarlig: Ingen person eller miljøskader/ enkelte tilfeller av misnøye.
2. Mindre alvorlig/ en viss fare: Få/små person- eller miljøskader/ belastende forhold for enkeltpersoner.
3. Betydelig/ kritisk: Kan føre til alvorlige personskader/ belastende forhold for en gruppe personer.
4. Alvorlig/ farlig: (behandlingskrevende) person- eller miljøskader og kritiske situasjoner.
5. Svært alvorlig/ katastrofalt: Personskade som medfører død eller varig men; mange skadd; langvarige miljøskader.

#### 4.18.1. Rasfare

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
<b>Snø- og sørpeskred</b>	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Betydelig/ kritisk 3	3	Verken i henhold til Forsvarets skredkart eller NVE sine skredkart er det skredfare innenfor planområdet.
<b>Steinskred og steinsprang</b>	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Betydelig/ kritisk 3	3	
<b>Løsmasseskred</b>	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Betydelig/ kritisk 3	3	
<b>Jord- og flomskred</b>	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Betydelig/ kritisk 3	3	
<b>Kvikkleire</b>		Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Alvorlig/ farlig 4	4	Hele planområdet ligger under marin grense. Det er sannsynlig at det ligger leirmasser under elveavsetningene, men elveavsetningene er av stor mektighet. Hele planområdet er svært flatt.

#### 4.18.2. Flomfare

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Flom	Ja	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Betydelig/ kritisk 3	3	Bare marginalt at planområdet vil kunne bli påvirket av 200-års flom.

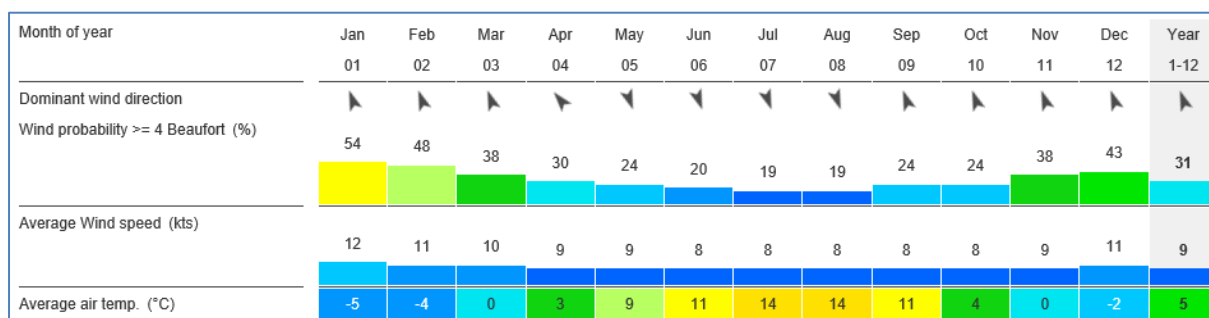


Figur 9: Kartutsnitt som viser fare 200-års flom innenfor planområdet (blå farge). (Kilde: NVE).

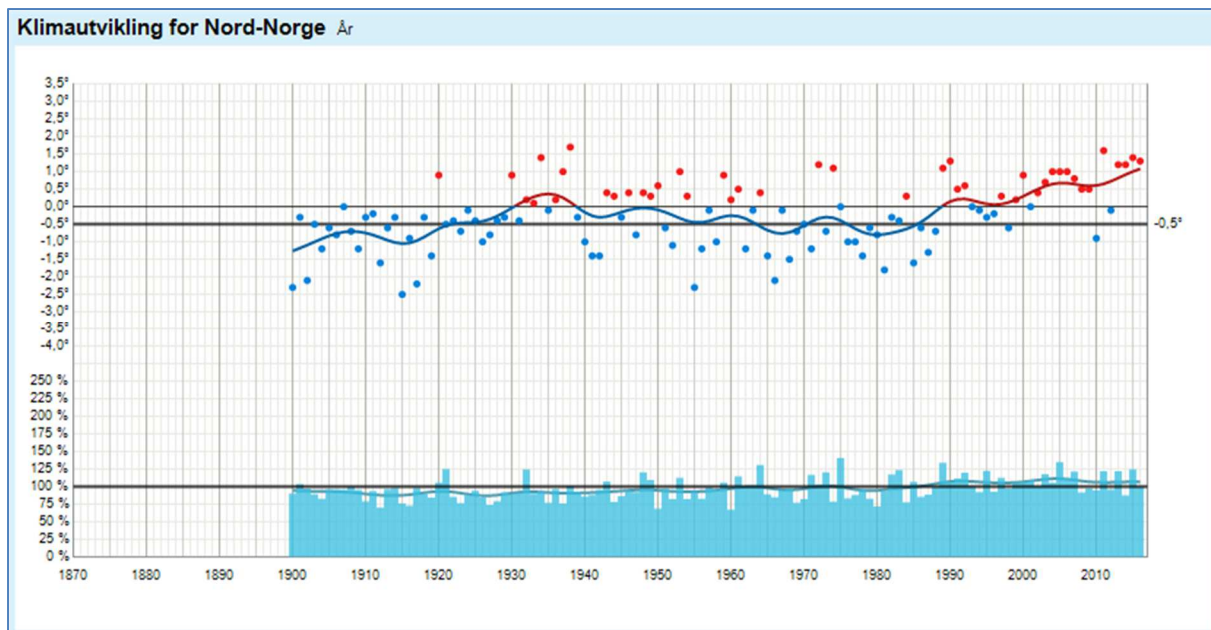


#### 4.18.3. Ekstremvær: Vind, nedbør, kulde

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
<b>Vind</b>	Ja	Sannsynlig/ flere enkeltilfeller 3	Betydelig/ kritisk 3	9	Gjennom året er det en sørøstlig vindretning som dominerer, men i månedene mai-august er den dominante vindretningen fra nordvest. Den sørøstlige vinden som kommer ned Reisdalen og Kildalen er kald og tidvis sterk. Tiltak som er spesielt sårbare for vind og kulde bør planlegges slik at det skapes le for sørøstlig vind.
<b>Kulde</b>	Ja	Sannsynlig/ flere enkeltilfeller 3	Betydelig/ kritisk 3	9	Det er ikke uvanlig med kalde perioder på vinteren i området, men da med et kystklima som oftest gir høyere fuktighet og kulde. Kulden er en påkjenning for mennesker, dyr og bygninger.
<b>Nedbør</b>	ja	Sannsynlig/ flere enkeltilfeller 3	Mindre alvorlig/ en viss fare 2	6	En økning i nedbørs mengde og intensitet må tas hensyn til ved utforming av terreng, tomt og bygg gjennom god drenering og byggetekniske løsninger.



Figur 10: Vindstatistikk for Sørkjosen for perioden 4/2010-3/2017. Figuren viser dominant vindretning, sannsynlighet, gjennomsnittlig vindstyrke og gjennomsnittlig lufttemperatur. Kilde: <https://www.windfinder.com/windstatistics/sorkjosen>.



Figur 11: Grafen viser langtidsstatistikk for temperatur og nedbør for hele året. Temperatur: Prikkene viser gjennomsnittlig middeltemperatur per år. Linjen er en utjevning over 10 år. Normalen (gjennomsnittsvær over en periode på tretti år. I dag er normalperioden fra 1961 til 1990) vises som en tykk horisontal strek. Nedbør: De blå stolpene i bunnen av bildet gir en indikasjon på hvor mye nedbør som har falt sammenlignet med normalen — tegnet som en tykk strek over stolpene. Linjen er en utjevning over 10 år.

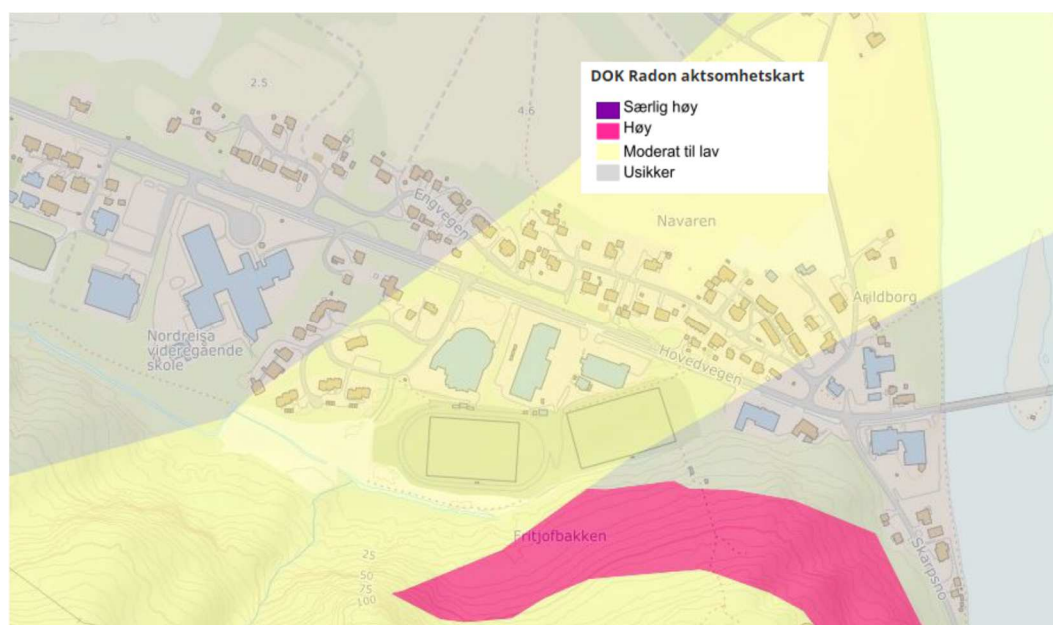
Kilde: <https://www.yr.no/sted/Norge/Troms/Nordreisa/Sørkjosen/klima.html>

#### 4.18.4. Støy

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Støy	Ja	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Mindre alvorlig/ en viss fare 2	4	I dag kommer støy i området fra trafikk på E6. Vi vurderer at støyforholdene i området ikke gjør arealene uegnet for planlagt bruk av arealene. Nye tiltak innenfor planområdet kommer ikke i konflikt med den anbefalte utendørs støygrensen på Lden= 55 dB som er satt i retningslinjene i T-1442/2012.

#### 4.18.5. Luftforurensning og forurensning i grunnen

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Luftforurensning	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig/ ufarlig 1	1	Etter det kommunen kjenner til er det ikke luftforurensning i området som medfører risiko.
Forurensning i grunnen	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig/ ufarlig 1	1	Etter det kommunen kjenner til er det ikke forurensning i grunnen i området som medfører risiko.
Akutt forurensning	Ja	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Alvorlig/ farlig 4	4	Det vil alltid være en mulighet for at akutt forurensning vil kunne oppstå, f.eks. som følge av en trafikkulykke, brann e.l. Det er ingen grunn til å tro at det vil være en økt fare for akutt forurensning innenfor planområdet sammenliknet med tilsvarende områder andre steder i kommunen.
Radon	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Mindre alvorlig/ en viss fare 2	2	Etter det kommunen kjenner til er det ikke radonforekomster i området som medfører risiko.



Figur 12: Kartutsnitt som viser aktsomhetsgrad for radon i og i nærheten av planområdet. omkring halve planområdet er ikke kartlagt, men i den øvrige delen av planområdet er aktsomhetsgraden moderat til lav. Kilde: <http://geo.ngu.no/kart/radon/>.

#### 4.18.6. Beredskap og ulykkesrisiko

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Politi	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig/ ufarlig 1	1	Politistasjon/ lensmannskontoret ligger nær planområdet.
Brann	Nei	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Mindre alvorlig/ en viss fare 2	4	Brannstasjonen ligger i Sørkjosen ca. 4 km unna. Ved behov kan brannvesenet forsterkes med innsats fra lufthavns brannberedskap.
Redning/helse	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig/ ufarlig 1	1	Sonjatun distrikts medisinske senter ligger utenfor planområdet i øst.
Annen beredskap	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig/ ufarlig 1	1	Sørkjosen lufthavn ligger 4 km utenfor planområdet. Helikopterlandingsplass ligger ca. 0,5 km fra planområdets østlige ende.

(Alle distanser er målt langs eksisterende vegtraséer, der ikke annet er nevnt.)

#### 4.18.7. Andre relevante ROS tema

Trafikksikkerhet	Ja	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Alvorlig/ farlig 4	8	Det har vært få trafikkulykker innenfor planområdet, og ingen meget alvorlig skadde eller drepte.
------------------	----	--	--------------------------	---	---

### 4.19. Næring

Reguleringen har til hensikt å legge til rette for bedre trafikksikkerhet og trafikkflyt og utvidelse av næringsområde. Det er ellers ikke andre vesentlige endringer i reguleringsplanen som vil ha konsekvenser for næringslivet.

### 4.20. Analyser/ utredninger

Tidligere har det blitt utarbeidet en stedsutviklingsplan for Storslett og Sørkjosen, som kommunen bygget videre på i arbeidet med kommuneplanens arealdel som ble vedtatt i mars 2014, og som denne reguleringsplanen tar utgangspunkt i.



## 5. Beskrivelse av planforslaget

### 5.1. Planlagt arealbruk

#### 5.1.1. Reguleringsformål

Det er satt av følgende reguleringsformål:

SOSI-kode	Formål	B-kode	Antall formålsflater	Antall dekar
1150	Forretninger	BF	2	27,76
1400	Idrettsanlegg	BIA	1	2,00
2011	Kjøreveg	SKV	5	8,45
2015	Gang-/sykkelveg	SGS	5	2,59
2018	Annen veggrunn – tekniske anlegg	SVT	4	0,82
2019	Annen veggrunn - grøntareal	SVG	16	7,80
2073	Kollektivholdeplass	SKH	2	0,01
			<b>Totalt</b>	<b>49,43</b>

Det er satt av følgende hensynssoner:

Hensynssone – kode	Hensynssone – navn
H140	Sikringssone - frisikt
H190 F *	Sikringssone – Sørkjosen lufthavn

\* H190 F dekker hele planområdet og er derfor ikke markert i plankartet, men hensynssonen har egne planbestemmelser.

### 5.2. Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

#### 5.2.1. Forretninger (1150)

**BF6:** Eksisterende forretningsområde i det vesentlige, men med en utvidelse på ca. 5 dekar mot vest. Gammen AS har kjøpt eiendom fra kommunen samt en privat boligeiendom. Begge var regulert til boligformål. Kommunal vei flyttes til ytterkant for å gi sammenhengende forretningsområde. Dette gir utvidelsesmuligheter av forretningsbygget.

**BF9:** Eksisterende forretningsområde.

#### 5.2.2. Idrettsanlegg (1400)

**BIA1:** Eksisterende - henger sammen med fotballanlegget.

#### 5.2.3. Kjøreveg (2011)

**o\_SKV22:** E6 gjennom planområdet. Bredden på kjørebane er satt til 7,5 m. Her er det lagt inn 3 passeringslommer på E6 ved avkjørslene til vegene o\_SKV25, o\_SKV27 og o\_SKV28.

Passeringslommene følger krav gitt i SVV håndbok N100 kap. D.1.1.7. Dagens avkjørsel fra E6 til Flomstadvegen stenges/fjernes. Det er satt stengesymbol i plankartet. Det er også avsatt stengesymbol for benyttet avkjørsel direkte mellom E6 og boligeiendommen 43/18 som har regulert avkjørsel til kommunal veg. Boligeiendommene 43/77 og 43/25 vil fortsatt ha direkte avkjørsel til E6.

**o\_SKV25:** Kommunal veg (Kampevoll) som er flyttet lenger vest i grense mot boligområdet B1 for å gi

et sammenhengende forretningsområde, BF6.

**o\_SKV26:** Eksisterende, regulert veg til boligområde.

**o\_SKV27:** Denne vegen tilknytter Flomstadvegen til eksisterende felles avkjørsel til E6 for Nord-Troms VGS og idrettshallen.

**f\_SKV28:** Felles avkjørselsveg til forretningsområde og fotballanlegg.

#### 5.2.4. Gang-/sykkelveg (2015)

**o\_SGS9, 18, 19 og 22:** Gang- og sykkelveg langs sørsiden av E6. Det er lagt sløyfe på disse hvor de krysser veger slik at det er plass til en personbil mellom E6 og gangfeltet for G/S-vegen. I tillegg gir sløyfa en fartsdempende virkning for syklistene.

**o\_SGS14:** Ny gang- og sykkelveg etableres fra boligområdet på nordsiden av E6 i tilknytning til nytt gangfelt over E6 til G/S-vegen (o\_SGS22) på sørsiden av E6. Det er et problem at myke trafikanter krysser E6 uten gangfelt i området. Det mangler gangfelt på en strekning på godt over 600 m i området. Plassering av gangfelt her vil bli omtrent midt mellom de to nærmeste gangfeltene over E6. Gangfelt her vil være gunstig plassert i forhold til boligområdene på nordsiden av E6 og infrastrukturen der og forretningene på sørsiden av E6. Gangfelt her er også tatt med i gjeldende trafiksikkerhetsplan for kommunen.

#### 5.2.5. Kollektivholdeplass (2073)

**o\_SKH3 og 4:** Kantstopp for buss langs E6.

### 5.3. Gjennomgang av aktuelle hensynssoner

#### 5.3.1. H 190 F – Sikringssone – Sørkjosen Lufthavn

Innflygingen til Sørkjosen lufthavn går over planområdet. Hensynssonen dekker hele planområdet og vises derfor ikke i plankartet. Innenfor hensynssone H 190 F gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på restriksjonsplanen for Sørkjosen lufthavn, Avinors tegning ENSR-P-10 datert 10.02.2005.

#### 5.3.2. H140 – Sikringssone - Friskt

Det er avsatt 3 sikringssoner for friskt for tilstøtende veger til E6. Disse har egen planbestemmelse i henhold til krav satt i SVV sin håndbok.

### 5.4. Parkering

Det er ikke avsatt parkeringsarealer i planen. Nødvendige parkeringsarealer for forretningene i planområdet, skal dekkes innenfor avsatte forretningsarealer.

### 5.5. Tilknytning til infrastruktur

Fremtidig bebyggelse innenfor planområdet vil bli tilknyttet eksisterende teknisk infrastruktur i nærområdet. Delvis gjennom direkte tilkobling der det er mulig og ellers gjennom nyetableringer av slik infrastruktur i planområdet. Kantsoner innenfor formålsflater med formål veg og gang-/sykkelveg kan benyttes til nødvendig teknisk infrastruktur.



## 5.6. Trafikkløsning

### 5.6.1. Kjøreatkomst

Hovedatkomsten til alle formålsflater for bebyggelse og anlegg og samferdsel går via E6 og deretter via kommunale veger eller direkte kjøreadkomst til E6.

### 5.6.2. Utforming av veger

**Generelt:** Kryss og adkomster er utformet i samsvar med krav i Statens vegvesens håndbøker N100 og V121.

**Europaveg 6:** o\_SKV22. Formålsflatens grense følger i all hovedsak Statens vegvesens eiendomsgrense langs E6. Bredden på kjørebanelen er 7,5 meter. Passeringslommer er utformet i samsvar med SVV håndbok N100.

### 5.6.3. Krav til samtidig opparbeidelse

Det er en forutsetning at nødvendig infrastruktur som veg, vann, avløp og strøm er utbygget før bygging av bygninger for varig opphold igangsettes.

### 5.6.4. Varelevering

Varelevering ivaretas gjennom eksisterende og planlagt veiareal. Vareleveranser som benytter o\_SKV25, må svinge inn på og ut av forretningsområdet BF6 innenfor planområdet uten å kjøre gjennom boligområdet.

### 5.6.5. Tilgjengelighet for gående og syklende

Planområdet er godt tilgjengelig for gående og syklende.

## 5.7. Miljøoppfølging

Det er ikke planlagt noen spesielle miljøtiltak utover det som er fastsatt gjennom plan- og bygningsloven og andre gjeldende lover og forskrifter.

## 5.8. Universell utforming

Tiltak innen planområdet skal utføres i henhold til plan- og bygningslovens krav til universell utforming (UU). Byggeteknisk forskrift TEK17 gir tekniske krav til byggverk, uteareal og miljø som skal sikre at krav til UU sikres. Plan- og bygningslovens § 11-9 punkt 5 samt krav til ikke-diskriminerende forhold, skal bidra til at UU ivaretas i planen. Felles uterom og alle arealer tilknyttet offentlig ferdsel skal så langt det er mulig ha universell utforming.

## 5.9. Kollektivtilbud

Planforslaget medfører ikke endringer av kollektivtilbudet.



## 5.10. Kulturminner

Innenfor planområdet er det ikke registrert noen kulturminner.

## 5.11. Sosial infrastruktur

Planforslaget fører ikke til vesentlige endringer i sosial infrastruktur.

## 5.12. Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Ny bebyggelse innenfor planområdet tilknyttes eksisterende offentlig infrastruktur for vann og avløp.

## 5.13. Plan for avfallshenting

Avfallshåndteringen i planområdet vil inngå i den kommunale avfallshåndteringen.

## 5.14. Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

**H 190 F – Sikringssone – Sørkjosen Lufthavn:** Høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på restriksjonsplanen for Sørkjosen lufthavn, Avinors tegning ENSR-P-10 datert 10.02.2005 må overholdes ved oppføring av nye bygg, samt ved anleggsarbeid der utstyr og midlertidige innretninger kan overstige høyder i restriksjonsplanen. I tillegg må man være oppmerksom på bruk og valg av belysning.

# 6. Konsekvensutredning

Planen er vurdert i forhold til forskrift for konsekvensutredning, men kommunen har konkludert med at planen ikke faller inn under vilkårene for en slik utredning.

# 7. Virkninger/konsekvenser av planforslaget

Her beskrives og vurderes virkninger og konsekvenser av gjennomføring av planen. Konsekvenser beskrives når planen avviker fra vedtatt oversiktsplan, temaplan, vedtatt retningslinje, norm eller vedtekt eller når planen vil medføre konsekvenser for natur, miljø eller samfunn. Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives





## 7.1. Overordnede planer

Planforslaget strider ikke imot kommuneplanens arealdel.

## 7.2. Landskap

Planforslaget vil ikke påvirke landskapet i særlig grad.

## 7.3. Stedets karakter

Planforslaget vil ha liten innvirkning på stedets karakter.

## 7.4. Kulturminner og kulturmiljø

Ingen kulturminner vil påvirkes negativt av planforslaget.

## 7.5. Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Kunnskap om naturverdiene i området er hentet inn fra flere ulike kilder, se planbeskrivelsens kapittel 4.6. Kommunen mener at kunnskapsgrunnlaget om naturverdiene i området er godt, jf. naturmangfoldlovens (heretter nml) § 8.

Planområdet består i hovedsak av bebygd areal.

Nordreisa kommune mener at den samla belastningen på de berørte økosystemene, jf. nml § 10, ved utbygging av planområdet i tråd med planforslaget vil være relativt liten.

Vi mener at nml § 9 er ivaretatt gjennom et godt kunnskapsgrunnlag, og det vil derfor ikke komme til direkte anvendelse i denne saken.

Gjennom planområdets lokalisering og kommunens prinsipp om fortetting av sentrumsområdene er kravene i nml § 12 om den lokalisering, driftsmetode og teknikk som vil gi det beste resultatet for samfunnet og naturmangfoldet være ivaretatt.

## 7.6. Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Planforslaget antas ikke å påvirke rekreasjonsinteressene i området negativt.

## 7.7. Trafikkforhold

### 7.7.1. Vegforhold

Det forventes bedre flyt i trafikken på E6 på grunn av passeringslommene. Det blir et vegkryss mindre ved at Flomstadvegen får felles avkjørsel til E6 med Nord-Troms VGS.



### **7.7.2. Trafikkøkning/reduksjon**

Det kan forventes økt trafikk i vegkrysset E6/Kampevoll (o\_SKV22/o\_SKV25) når forretningscenteret øker sin størrelse og det blir flere forretninger.

### **7.7.3. Kollektivtilbud**

Planforslaget vil ikke påvirke eksisterende kollektivtilbud.

## **7.8. Barns interesser**

Trafikksikkerheten innenfor planområdet mener vi er hensyntatt, også med tanke på barn og unges bruk og behov.

## **7.9. Sosial infrastruktur**

### **7.9.1. Skolekapasitet**

Kapasiteten i dagens skolestruktur i kommunen antas å være tilstrekkelig til å kunne dekke den økning i antall elever som de nye boenhetene kan representere.

### **7.9.2. Barnehagekapasitet**

Barnehagekapasiteten i kommunen antas å være mer enn tilstrekkelig i overskuelig framtid.

### **7.9.3. Annet**

Dagens helsetjenester, og annen sosial infrastruktur er ivaretatt gjennom eksisterende tjenester og infrastruktur i kommunen.

## **7.10. Universell tilgjengelighet**

Felles uterom og alle arealer tilknyttet offentlig ferdsel skal så langt det er mulig ha universell utforming.



## 7.11. ROS

### 7.11.1. Flomfare

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Flom	Ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 1	Mindre alvorlig/en viss fare 2	2	En svært liten del av planområdet vil kunne være utsatt for 200 års-flo. Det tillates ikke kjeller i bygninger innenfor planområdet pga. flomfare og høyt grunnvann samt fare for fremtidig havnivåstigning som vil gi et høyere grunnvannsnivå i området.

## 7.12. Jordressurser/landbruk

Landbruksarealer finnes ikke innenfor planområdet.

## 7.13. Teknisk infrastruktur

Planforslaget legger til rette for noe ny veistruktur innenfor planområdet. Ny infrastruktur for vann, avløp og elektrisitet blir også etablert der det oppstår behov for dette i området.

## 7.14. Økonomiske konsekvenser for kommunen

Nordreisa kommune legger til rette for utbygging med hensyn til kommunalteknisk anlegg og infrastruktur. Kommunen løser ut/makebytter areal til kommunale veier.

## 7.15. Konsekvenser for næringsinteresser

Vi mener planforslaget vil være positivt for næringsinteressene i planområdet.

## 7.16. Interessesmotsetninger

Det kan være interessesmotsetninger mellom det utvidede næringsområdet, BF6, og tilhørende flytting av kommunal veg, o\_SKV25, mot boligeiendommen 43/49 på B1. Dette kan bøtes på ved oppsett av gjerde mot boligeiendommen som tar av for støy og hindrer innsikt mot boligtomta.

## 8. Innkomne innspill

### 8.1. Merknader/innspill til varsel om oppstart/utvidelse av planområde

Planområdet ble i sin helhet en del av den varslede utvidelsen av planområdet sendt 18.05.2021. Gjeldende planområde var altså ikke med i det først varslede planområde i 2017. Alle berørte grunneiere og statlige/regionale myndigheter ble varslet om utvidelsen i brev av 18.05.2021.

Følgende tilbakemeldinger kom:

#### **Statens vegvesen 11.06.2021**

SVV har ingen spesielle merknader til selve planutvidelsen. De viser ellers til sin høringsuttalelse gitt i 2018. De ber om at håndbok N100 Veg- og gateutforming og øvrige håndbøker fra Statens vegvesen legges til grunn for planarbeidet som angår veger. De forutsetter videre at de blir involvert undervegs i reguleringsprosessen på alle forhold som berører riksvegene i Storslett sentrum og deres sektoransvar på vegtransportområdet.

#### *Kommunens kommentar:*

Statens vegvesen må involveres godt i planprosessen for å få til gode trafikale løsninger i Storslett sentrum. E6 er et dominerende element i Storslett sentrum og vil bli det fortsatt i svært mange år selv om det i framtida skulle bli bestemt at E6 skal flyttes utenfor sentrum. Det ble avholdt et eget møte 06.01.2022 på Teams hvor planforslag ble gjennomgått og diskutert. Dette er inntatt som et eget kapittel under.

#### **Statsforvalteren 18.06.2021**

De har ingen merknader til utvidelsen utover at de er positive til tiltak som vil bedre trafikksikkerheten.

#### **Troms og Finnmark fylkeskommune 21.06.2021**

Ingen merknader til utvidelsen.

#### **Anne-Marie Blomstereng 16.06.2021**

1. Mellom Gammen varehus og byggevarehuset ligger et ubenyttet område av skog/buskas som må kunne benyttes til bl.a. parkeringsformål av nevnte forretninger.
2. Som beboer på strekninga Storslett bru – Leirbukt er vi allerede sterkt berørt av trafikken på E6. En eventuell breddeutvidelse av E6 som foreslått vil gjøre boligområdet vårt nærmest ubeboelig.
3. Det er helt urimelig at nevnte forretningenes behov for utvidelser skal belaste og forringe bomiljøet for beboerne på strekninga.
4. Ettersom kundene (boligene) ligger på motsatt side av forretningene, bør det anlegges fotgjengerovergang v/Naveren. Eneste overganger er p.t. v/ Solvoll og Blomstereng.



*Kommunens kommentar:*

Innspillet tas til orientering. Passeringslomme ved Gammen vil medføre at E6 kommer noe nærmere eiendommen, men nokså marginalt. I planforslaget er det inntatt en ny fotgjengergang v/Naveren.

**Grete og Inge Hauge 20.06.2021**

De har allerede ubehag pga stor trafikk med støy og forurensning. Dersom veien kommer nærmere, vil problemene øke.

De foreslår å senke fartsgrensa for å redusere problemene, tilsvarende det som er gjort i Alta og Skibotn.

*Kommunens kommentar:*

Innspillet tas til orientering. Fartsreguleringer på veg kan ikke fastsettes gjennom reguleringsplan, men har egne prosesser til dette gjennom annen lov enn PBL.

**Turid Steinkjer 19.06.2021**

Etter skissen med stripete linje, vil min eiendom bli berørt. Jeg ønsker ikke å komme nærmere E6 enn det jeg er i dag. Trafikken er stadig økende, og jeg skjønner behovet for økt trafiksikkerhet i kommunen. Men skal jeg få veien nærmere huset, vil det bety en forringelse av vår trivsel, som er viktig for oss som bor her.

Håper det kan finnes andre muligheter for å få til en bedre trafiksikkerhet og trafikkavvikling i Nordreisa kommune.

*Kommunens kommentar:*

Innspillet tas til orientering. Planforslaget vil ikke medføre at E6 kommer nærmere hennes eiendom.

**Gammen AS 15.12.2021**

Gammen AS forespør om å få omregulert 43/31 som de hadde kjøpt, til forretningsformål i forbindelse med utvidelse av forretningscenteret samt å flytte den kommunale vegen i ytterkant av forretningsområdet.

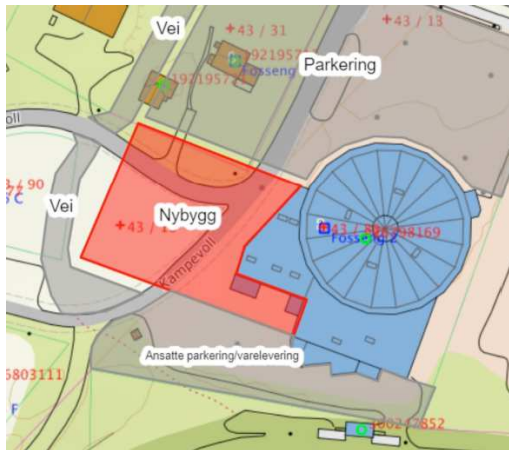
*Kommunens kommentar:*

Det er tilrettelagt i planforslaget for en betydelig utvidelse av forretningsområdet som inkluderer.



## Gammen AS v/Trond Hermansen 09.01.2022

Innspillet omhandler å lage en ny kommunal vegtrasé som skissen viser.



Hensikten er å kunne få en adkomstvei for blant annet varetransport utenom forretningsområdet.

### *Kommunens kommentar:*

Forslaget til veg er delvis utenfor oppstartsvarslet planområde og går inn på boligeiendom. Kommunen vurderer at dette er uaktuelt da dette vil kreve en ny varsling av utvidelse av planområde. Varetransporten må løses med en god infrastruktur innenfor det avsatte næringsområdet.

## 8.2. Møte med Statens vegvesen 06.01.2022

Det ble avholdt Teams-møte med SVV om forslag til plankart. Fra SVV deltok Oddbjørg Mikkelsen, Line Thomassen og Mariann L. Larsen. Fra kommunen deltok Dag Funderud, Hilde Henriksen og Birger Storaas.

Forslaget var sendt ut i forkant av møtet for at SVV kunne sette seg inn i det og forberede seg til møtet. Planforslaget på det tidspunktet omfattet planområdet fra Flomstad til Circle K. Det tas med det som framkom under møtet som omhandlet gjeldende planområde fra Flomstad til Båtneskrysset.

1. SVV anmerket at gangfelt lengst vest måtte plasseres i bakkant av busskantstoppet.  
*Kommunens merknad: Inn tatt i høringsversjonen til plankart.*
2. Kantstopp for buss manglet på sørsiden av E6 ved Nord-Troms VGS.  
*Kommunens merknad: Inn tatt i høringsversjonen til plankart.*
3. SVV stilte spørsmål ved at det er tatt med 3 passeringslommer på en relativt kort strekning og mente at det indikerte et behov for en avlastningsveg i bakkant. Men det er dessverre ikke mulig å få etablert en slik veg uten at fotballanleggene i området fjernes. Dette er uaktuelt, og SVV aksepterte dette.
4. SVV antydte at det burde være en trafikkøy på kommunal veg o\_SKV25 (sekundærveg) i kryssløsningen mot E6.  
*Kommunens merknad: Dette er ikke inn tatt. Kommunens oppfatning er at det ikke skulle være behov for det. I SVV sin håndbok v121 er det i henhold til figur 3.4 i kap. 3.2 angitt en trafikkmengde på minst 90 kjøretøy i timen på sekundærvegen for at det er et krav om trafikkøy. Kommunen vurderer at trafikkmengden på o\_SKV25 ligger under dette.*

5. SVV ville ha 7,5 meter bredde på kjørebanelen på E6.  
*Kommunens merknad: Inn tatt i høringsversjonen til plankart.*
6. SVV ville ha større bredde på annen veggrunn - grøntareal (o\_SVG) på enkelte strekninger hvor den var svært smal.  
*Kommunens merknad: Inn tatt i høringsversjonen til plankart.*
7. SVV ville ha inntegnet som annen veggrunn avkjørselsstopp som brukes blant annet ved ulike kontroller.  
*Kommunens merknad: Inn tatt i høringsversjonen til plankart som o\_SVT1.*
8. SVV ville ha flyttet det nye gangfeltet som krysser E6 ved byggevarehuset og over til g/s-vegen o\_SGS14. De mente den kom for nær passeringsslomma her.  
*Kommunens merknad: Dette er ikke inntatt. Kommunen mener at det er den beste løsningen å ha g/s-veg (o\_SGS14) her som knytter seg til g/s-veg i boligfeltet på nordsiden av E6.  
Kommunen mener at det ikke burde være noe problem for trafiksikkerheten at gangfelt etableres her.*
9. SVV ville ha inntatt i plankartet stengesymbol for boligavkjørsler direkte til E6 som er i bruk, men har avkjørsel til boligvei.  
*Kommunens merknad: Inn tatt i høringsversjonen til plankart. Det er satt juridisk stengesymbol til eiendommen 43/18.*